IMT Nuremberg Archives

H – 1977

International Court of Justice

H1977 – 0001

Dres. Wänlin, Kaufmann, Sieveking, Baur
Notare
Hamburg 36, Jungfernstieg 25 II
Ruf: 34 49 37/38

1. Ausfertigung ! R. Nr. 15

Nr. 556 der Urkundenrolle von 1946

Verhandelt zu H a m b u r g am 6. (sechsten) Februar 1946 (neunzehnhundertsechsundvierzig). ----------

Vor mir, dem unterzeichneten Notar in H a m b u r g

Dr. jur. Ulrich S i e v e k i n g

erschien heute in meiner Amtsstube Jungfernstieg No. 25:

Herr Dr. Ing. h.c. Wilhelm Friedrich Mathias S ü c h t i n g, geboren am 5.Oktober 1881, wohnhaft in Hamburg-Blankenese, Falkensteinerufer No. 76, Schiffbaudirektor in Ruhestand, ----------

von Person bekannt, ----------

und erklärte zu meinem Protokoll: ----------

Ich versichere die Richtigkeit meiner nachstehenden Angaben hiermit an Eidesstatt, mit dem Bemerken, dass diese eidesstattliche Versicherung vor dem Internationalen Militärgerichtshof in N ü r n b e r g verwendet werden soll:

Ich bin der frühere Schiffbaudirektor der Werft von Blohm & Voss in H a m b u r g, seit 1907 bis 1945 bei der Firma tätig gewesen und mit allen Fragen des Kriegs - und Handelsschiffsbaus vertraut, insbesondere bin ich als Ingenieur im einzelnen über den Bau von Schlachtschiffen für die deutsche Kriegsmarine unterrichtet. Herr Dr. Walter Siemers, Rechtsanwalt zu Hamburg, hat mir das Dokument C.23 vom 18. Februar 1938 mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt. Aus dieser Urkunde ergibt sich, dass die Marine entgegen dem früheren Abkommen das Deplacement und den Tiefgang der

Schlacht-

M.

H1977 – 0002

94

H1977 – 0003

Schlachtschiffe " Scharnhorst " und " Gneisenau " sowie weiterer vorgesehener Schlachtschiffe den Engländern gegenüber um ca. 20% niedriger angegeben hat als es den Tatsachen entspricht. ----------

Zur Aufklärung darüber, wie es zu den Angaben gekommen ist, kann ich folgendes anführen : ----------

Die den Engländern gemachten Angaben, die laut Flottenabkommen 4 Monate vor Stapellegung erfolgen mussten, beruhen meiner Annahme nach darauf, dass die Schlachtschiffe " Scharnhorst " und " Gneisenau " ursprünglich nur mit dem angegebenen Deplacement von 26.000 t und einem Tiefgang von 7,50 m und das Schlachtschiff F(" Bismarck ") mit einem Deplacement von 35.000 t und einem Tiefgang von 7, 90 m geplant waren. ----------

Wenn diese Schlachtschiffe später ein grösseres Deplacement und einen grösseren Tiefgang aufwiesen, so beruhten diese Veränderungen auf Anordnungen oder Wünschen der Marine, die während der Ausarbeitung des Entwurfs auftraten und vom Konstruktionsamt erfüllt werden mussten. Die Veränderungen beruhten auf dem von der Marine immer wieder vertretenen Standpunkt, die Schlachtschiffe so zu bauen, dass sie möglichst unsinkbar werden würden. Die Erhöhung der Tonnage beruhte nicht darauf, die Offensivkraft des Schiffes zu erhöhen, sondern geschah zu Defensiv -und Schutzzwecken. Die Marine legte bei den Schlachtschiffen im Laufe der Zeit steigendes Gewicht auf grössere Unterteilung des Schiffskörpers, um den Grad der Unsinkbarkeit und den Schutz bei Wassereinbrüchen so gut wie möglich zu gestalten. ---------

Die

H1977 - 0004

Die neuen Schlachtschiffe erhielten daher eine grosse Breite, sehr viele Querschotte (mit nur etwa 10 m Abstand) und viele Längs - und Querschotte ausserhalb des Torpedoschotts. Gleichzeitig sind auch die Stärke sowohl des Vertikal - wie des Horizontalpanzers, soweit ich unterrichtet bin, grösser und auf weitere Flächen verteilt, als dies bei anderen Marinen üblich ist, um auf diese Weise auch gegen schwere Kaliber auf grosse Entfernungen geschützt zu sein. Diese Forderungen der Marine führen dazu, die Wasserverdrängung über die oben angegebenen Tonnagezahlen zu erhöhen. ----------

Tatsächlich haben diese auf Defensivgedanken beruhenden Forderungen der Marine Erfolg gehabt, wie die Bekämpfung des Schlachtschiffes " Bismarck " gezeigt hat; erst lange nach Niederringung der Offensivwaffen gelang die Versenkung des Wracks. ----------

Das Gegenstück hierzu bildet die Versenkung des Schlachtschiffes " Hood ", die infolge des geringeren Schutzes durch eine Salve der " Bismarck " vernichtet wurde. ----------

Diese Defensivmassnahmen, insbesondere die Unterteilung des Schiffskörpers durch Vermehrung der Schotten, hatte als technische Massnahme ein grösseres Deplacement zur Folge, und damit notwendigerweise einen grösseren Tiefgang. -------

Hinzukommt, dass auf den neuen Kriegsschiffen in ganz ungewöhnlichem Masse zahllose Konstruktionsänderungen während des Baues von der Marine verfügt wurden, welche ein erheblich anderes Schiff entstehen liessen, als zunächst beabsichtigt war. ----------

Be-

95

H1977 – 0005

Besonders erwähnenswert sind die zahllosen neuen Wünsche in technischer Beziehung, die zur Folge hatten, dass die technische Anlage immer komplizierter , insbesondere der Einbau vieler hunderter von Kilometern stärkster Kabel notwendig wurde. ----------

Ich bin von dem beurkundenden Notar auf die Bedeutung einer eidesstattlichen Versicherung hingewiesen worden.

Hierüber ist dieses, in Urschrift bei mir verbleibende Protokoll aufgenommen, vorgelesen, von dem Beteiligten genehmigt und eigenhändig, wie folgt, unterschrieben, auch von mir, dem Notar, unterschrieben und besiegelt worden.

gez. Dr. Wilhelm Süchting

L.S. " Dr. Sieveking

(not.)

Kosten : RKO. v.25.11.1935.

Wert: RM 3.000.--

Gebühr §§ 26,43	RM 16.--
Umsatzsteuer	" 0.32
	RM 16.32

gez. Dr. S.

H1977 - 0006

Vorstehende Verhandlung wird hiermit zum ersten Male ausgefertigt. Diese Ausfertigung wird Herrn Dr. Ing. h.c. Wilhelm Friedrich Mathias S ü c h t i n g erteilt. ---------

H a m b u r g , den 7. (siebenten) Februar 1946 (neunzehnhundertsechsundvierzig). ----------

Dr. Ulrich Sieveking
Notar in Hamburg

Ausfertigung § 132 RKO.
gebührenfrei !

96

15

H-1977

Exhibit Raeder No. 15

EXHIBIT RAEDER NO. 15

Filed May 16, 1946

Lacy.

vorgelegt durch:

Rechtsanwalt Dr. W. Siemers,

Hamburg.

H1977-0007